Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8483**

18. Wahlperiode 11.05.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maßnahmen der Bundesregierung zur Verringerung von Schienen- und verkehrsträgerübergreifendem Lärm

Mehr als die Hälfte aller Deutschen fühlten sich im Jahr 2014 durch Verkehrslärm in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Zudem hat Verkehrslärm negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umweltbewusstsein_in_deutschland.pdf).

Zur Verringerung des Schienenlärms stellte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, am 9. März 2016 die Strategie „Leise Schiene“ vor (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/031-dobrindt-leiseschiene.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id200022). Aus den öffentlich zugänglichen Informationen geht die konkrete Ausgestaltung der verschiedenen Maßnahmen allerdings nicht hervor.

In der Praxis führt das Zusammenspiel verschiedener Lärmquellen häufig zu einer besonders hohen Lärmbelastung für die Menschen in der Nähe von Verkehrsknotenpunkten. Dennoch betrachtet das Lärmschutzrecht die Lärmquellen weitgehend getrennt voneinander. Außerdem gelten für unterschiedliche Lärmarten verschiedene Regeln und Grenzwerte.

In ihrem Koalitionsvertrag von 2013 kündigten CDU, SPD und CSU an, „den Schutz vor Verkehrslärm deutlich [zu] verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen“ zu treffen (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=EAA49D145AADF5D95D6705BD73EC5C56.s5t1?__blob=publicationFile&v=2).

Vor diesem Hintergrund erkundigen sich die Fragesteller nach der Umsetzung der Ankündigungen zur Verringerung verkehrsbedingter Lärmbelastungen sowie nach Details zur konkreten Ausgestaltung der Strategie „Leise Schiene“.

Wir fragen die Bundesregierung:

Lärmschutz an und auf der Schiene

1. Wer wird die vom Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Michael Odenwald, am 22. März 2016 bei einer Veranstaltung der Allianz pro Schiene angekündigten 15 Schienenlärmmessstellen an vielbefahrenen Strecken einrichten, und wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit den ersten Messergebnissen zu rechnen?

2. Wer wird die 15 geplanten Schienenlärmmessstellen betreiben, und werden die Messergebnisse veröffentlicht?

   Wenn ja, wie und wo?

   Wenn nein, warum nicht und wer hat dann Zugriff auf die Messergebnisse?

3. Weshalb richtet die Bundesregierung jetzt Schienenlärmmessstellen ein, nachdem sie noch im Oktober 2015 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geantwortet hatte, dass ihr nicht bekannt sei, „inwieweit sich Lärmmessstellen auf den Lärmschutz auswirken“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6494)?

4. Zu welchen konkreten Zwecken sollen die Messergebnisse verwendet werden?

5. Inwieweit werden Wagenhalter (bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen) von lärmauffälligen Güterwagen (Radunrundheiten durch Flachstellen, Polygone) über die Messergebnisse informiert, so dass diese die betreffenden Wagen zeitnah reparieren können?

6. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen nach Ansicht der Bundesregierung, durch das Monitoring identifizierte Wagenhalter lärmauffälliger Wagen zur zeitnahen Reparatur zu verpflichten?

7. Inwieweit sollen die Messergebnisse zur Überprüfung der gezahlten lärmabhängigen Trassengebühren der einzelnen Betreiber genutzt werden?

8. Welche Kosten wird die Einrichtung und das Berteiben der Schienenlärmmessstellen nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen und, wie wird dies finanziert?

9. Werden die 15 Messstellen zusätzlich zu den vier Messstellen, die bereits in Rüdesheim–Assmannshausen, Oberwesel und Osterspai sowie in Boppard Bad-Salzig bestehen geschaffen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6494)?

   Wenn ja, werden die Ergebnisse der dann insgesamt 19 Messstellen zusammengeführt und damit Teil einer Lärmminderungsstrategie?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über in engen Kurven entstehenden Schienenlärm, und inwieweit gibt es für enge Kurven aus Sicht der Bundesregierung ausreichende gesetzliche Lärmvorgaben (vgl. www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/7000/15_7982_D.pdf)?

Umrüstung von Güterwagen auf „leisere Bremsen“

11. Wie viele Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leisen“ Bremsen (LL- und K-Sohlen) ausgestattet?

12. Welchen Anteil an gefahrenen Trassenkilometern hatten „leise“ Güterzüge (Züge mit mindestens 90 Prozent von Wagen, die auf LL- oder K-Sohlen umgerüstet sind) im Verhältnis zum gesamten Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen 24 Monaten, in denen die Angaben hierzu bereits vorliegen (bitte die Werte nach den Monaten aufschlüsseln)?

13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen des Abriebs von LL- und K-Sohlen angesichts den Fragestellern vorliegenden Beschwerden von Anwohnern an Bahnstrecken, die über durch Hitzeentwicklung bei Bremsvorgängen entstehende Dämpfe von Kunststoffsohlen berichten, und inwieweit fördert die Bundesregierung Forschungstätigkeiten, um diese Problematik zu klären?

„Innovationsprämie" für die Anschaffung besonders leiser Güterwagen

14. Um wie viel dB(A) muss der gesetzlich vorgeschriebene Lärmgrenzwert unterschritten werden, damit bei der Neuanschaffung von besonders leisen Güterwagen von der „Innovationsprämie" profitiert werden kann, und welche weiteren Bedingungen müssen erfüllt sein, um die „Innovationsprämie" zu erhalten (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/031-dobrindt-leiseschiene.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id200022)?
15. In welchem Zeitraum können Wagenhalter die „Innovationsprämie" beantragen, und wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung die erste „Innovationsprämie" ausgezahlt werden können?
16. Wie hoch ist die maximal mögliche Förderung pro angeschafftem besonders leisem Güterwagen, und in welcher Höhe stehen Haushaltsmittel für die „Innovationsprämie" insgesamt bereit?
17. Inwieweit verringert die „Innovationsprämie" aus Sicht der Bundesregierung den Anreiz, alte Güterwagen auf LL-Sohlen umzurüsten (bitte begründen)?
18. Inwieweit ist die Bundesregierung davon überzeugt, dass die mit der „Innovationsprämie" verbundene Verschrottung alter Güterwagen ressourceneffizient und ökologisch sinnvoll ist, und worauf gründet die Bundesregierung ihre Ansicht?
19. Welche neuen (nicht bereits vor dem 9. März 2016 bekannten) Maßnahmen zum Schienenlärmschutz enthält die vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 9. März 2016 vorgestellte Strategie „Leise Schiene" abgesehen von der geplanten Einführung der „Innovationsprämie" (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/031-dobrindt-leiseschiene.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id200022)?

Lärmabhängige Trassenpreise, freiwillige Lärmsanierung und Triebfahrzeuge:

20. Wie hoch waren nach Angaben der Bundesregierung die Einnahmen aus den lärmabhängigen Trassenpreisen im Jahr 2015 (im Jahr 2014 laut Bundestagsdrucksache 18/6494 rund 7,4 Mio. Euro)?
21. Wie viele laufleistungsabhängige Bonusanträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 gestellt, und wie viel Geld aus den vereinnahmten lärmabhängigen Trassenpreisen wurde 2015 als Boni ausgezahlt?
22. Wie viele der für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes zur Verfügung stehenden Mittel wurden 2015 abgerufen?
23. Welche Potentiale für die Verringerung von Schienenlärm sieht die Bundesregierung im Bereich der technischen Weiterentwicklung von Lokomotiven, und was tut die Bundesregierung, um technische Innovationen in diesem Bereich zu unterstützen?

24. Welche Auswirkungen auf die Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohnern haben nach Kenntnis der Bundesregierung Bremsproben, Lüftergeräusche, Stromabnehmer, Klimaaggregate, Transformatoren und Hauptluftkompressoren von Triebfahrzeugen, und welche Lärmminderungspotentiale sieht die Bundesregierung in den genannten Bereichen?

25. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Geräuschbelastung von abgestellten Loks und Triebzügen in den vorhandenen Normen korrekt dargestellt sowie ausreichend berücksichtigt und beschränkt wird?

    Wenn ja, wodurch?

    Wenn nein, welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um diese Formen der Lärmbelastungen zur verringern?

26. Welche Anforderungen an sowohl im Fahrbetrieb als auch in der Abstellung lärmreduzierte Loks und Triebzüge können die Aufgabenträger bei der Neuausschreibung von Nah- und Regionalverkehren nach Kenntnis der Bundesregierung zur Bedingung machen?

27. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Stromabnehmer bei 300 Stundenkilometer schnell fahrenden Zügen in Asien, insbesondere in Japan, bis zu 25 dB(A) leiser sind als in Europa (vgl. Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht beim Lärmkontor am 15. April 2016)?

    Wenn ja, womit erklärt dies die Bundesregierung und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

    Wenn nein, warum nicht?

28. Welche Konzepte und Ziele hat die Bundesregierung für die weitere Verringerung des Schienenlärms nach 2020?

29. Was hat die Bundesregierung seit dem Beschluss des Deutschen Bundestages am 28. Januar 2016 zum menschen- und umweltverträglichen Ausbau der Rheintalbahn unternommen, um diesen umzusetzen (bitte nach den einzelnen Kernforderungen differenziert darstellen)?

Verkehrsträgerübergreifender Lärmschutz

30. In welcher konkreten Weise setzt die Bundesregierung die Ankündigungen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, wonach „Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen" getroffen werden sollen und „der Gesamtlärm von Straße und Schiene als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden muss", um (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=EAA49D145AADF5D95D6705BD73EC5C56.s5t1?__blob=publicationFile&v=2)?

31. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung bei den Verfahren und Regelungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen?

32. Inwieweit hat die Bundesregierung den Lärmaspekt im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan verkehrsträgerübergreifend (Straße/Schiene) bewertet (bitte näher ausführen)?

33. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den seitens des Landes Baden-Württemberg erarbeiteten Vorschlägen für eine entsprechende Weiterentwicklung bestehender immissionsschutzrechtlicher Bestimmungen für den verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz (vgl. http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laerm/Verkehrsl%C3%A4rmsanierung_Modellgesetz_mit_Erl%C3%A4uterungen_161215.pdf)?

34. Inwieweit ist die Elektromobilität nach Ansicht der Bundesregierung ein geeignetes Instrument zur Verringerung von Straßenverkehrslärm?
35. Welche Auswirkungen wird eine deutliche Zunahme von Elektroautos auf deutschen Straßen für die Entwicklung des Verkehrslärms nach Einschätzung der Bundesregierung haben angesichts der Tatsache, dass das Fahrbahngeräusch ab einer bestimmten Geschwindigkeit überwiegt und zugleich über ein künstlich erzeugtes Fahrzeuggeräusch diskutiert wird, um das Unfallrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger zu reduzieren?

Berlin, den 11. Mai 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333